Lublin Rowerem

przewodnik
miejskiego rowerzysty
2013

Dlaczego rower w mieście?
Bezpieczna jazda, przepisy ruchu drogowego
Rower na świecie
Cycle Chic czyli rowerowa elegancja
Zabezpieczenie roweru przed kradzieżą
Przewóz dzieci
Mapa tras rowerowych
Jak dojechać do centrum?

Lublin Rowerem
przewodnik miejskiego rowerzysty 2013

Towarzystwo dla Natury i Człowieka
/ Porozumienie Rowerowe

Lublin 2013

ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Aleksander Wiącek, Krzysztof Gorczyca

WSPÓŁPRACA
Michał Wolny, Krzysztof Kowalik

SKŁAD
Marcin Wachowicz

Nakład 4000 egz.

egzemplarz bezpłatny

wersja elektroniczna dostępna na stronie
www.LublinRowerem.pl

Wydrukowano na papierze **Cyclus Print** wyprodukowanym w 100% z makulatury w technologii przyjaznej dla środowiska naturalnego.

ISBN 978-83-938726-0-2

WYDAWCA
Towarzystwo dla Natury i Człowieka
ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin,
tel. 81/743-71-04, oikos@ekolublin.pl
www.ekolublin.pl, facebook.com/tdnicz
KRS 0000214186

Projekt dofinansowany ze środków Programu Operacyjnego Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
oraz ze środków Miasta Lublin

Spis treści

Dlaczego rower w mieście? 1
Rower na świecie 2
Transport zrównoważony 3

Wyposażenie roweru 4
Zabezpieczenie roweru przed kradzieżą 7
Infrastruktura rowerowa 9
Bezpieczna jazda, przepisy ruchu drogowego 10
Przewóz dzieci na rowerze 16
Przewóz towarów 18
Przewóz roweru w komunikacji publicznej 19
Cycle Chic czyli rowerowa elegancja 20

Lublin rowerem 21
Dojazd do centrum – garść porad 24
Informator 26

Dlaczego rower w mieście?

Jest szybki i wygodny

Na kilkukilometrowych miejskich dystansach z domu do szkoły, pracy, urzędu czy sklepu rower jest bezkonkurencyjny. Możesz się nim poruszać od drzwi do drzwi. Wychodzisz i jedziesz! Rowerem ominiesz korki i skorzystasz ze skrótów niedostępnych dla samochodów. Nie musisz szukać miejsca parkingowego, a tym bardziej za nie płacić.

Jadąc rowerem możesz się zatrzymać praktycznie w dowolnym miejscu. Samochód, zwłaszcza w centrum, nie da Ci tej szansy!

Rower jest tani

Jeżdżąc na rowerze nie musisz wydawać pieniędzy na paliwo czy bilety parkingowe. Zakup roweru to także niewielki wydatek – aby sprawnie i wygodnie jeździć po mieście często wystarczy mniej niż 500 zł. Posiadając samochód płacisz za niego nawet wtedy gdy nie jeździsz (OC, przegląd). Pamiętaj! Codzienna jazda rowerem do pracy to oszczędność rzędu kilku tysięcy złotych rocznie!

Rower jest zdrowy

Codzienny dojazd do pracy czy na zakupy zapewni Ci potrzebną dzienną dawkę ruchu – nie będziesz musiał później jechać wieczorem na siłownię czy fitness. Dodatkowo zmniejsza to ryzyko chorób cywilizacyjnych, tj. cukrzyca, nadciśnienie, choroby serca. A jazda przed pracą dotleni Cię i pobudzi – już nie musisz pić kawy.

Rower zwiększa bezpieczeństwo i jakość życia w mieście

Jadąc na rowerze stwarzasz minimalne zagrożenie dla innych uczestników ruchu. Nie hałasujesz i nie zanieczyszczasz powietrza, a do tego przyczyniasz się do zmniejszania korków. To wszystko realnie poprawia jakość przestrzeni publicznej i zachęca ludzi do przebywania w niej. Musisz też wiedzieć, że na miejscu jednego samochodu zmieści się 10–12 rowerów, a w czasie jazdy potrzebujesz ponad 8 razy mniej miejsca niż osoba w samochodzie!

Fot. Aleksander Wątek

Odessa, Ukraina.
Samochody stoją, rower jedzie

Fot. Maciej Janiec, flickr.com

Fot. Ed Yourdon, flickr.com

Wrocław, Rynek

Fot. Aleksander Wątek

Münster, Niemcy. Parking przy dworcu kolejowym

Zdjęcia Aleksander Wątek

Enschede, Holandia. Do sklepu tylko rowerem!

Kopenhaga, Dania. Poranny szczyt komunikacyjny

Florencja, Włochy. W ciasnych uliczkach rower zawsze się zmieści

Rower na świecie

Mówiąc o „rowerowych" miastach mamy na myśli Amsterdam, Kopenhagę czy Münster. Zgadza się – one (choć nie tylko) mają najwyższy na świecie udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży, przekraczający 40% (czyli więcej niż samochody!). Ale świat idzie do przodu i na rower stawiają kolejne wielkie metropolie, do niedawna kojarzone tylko z korkami i samochodami. Tak jest w Londynie, gdzie burmistrz Boris Johnson jeździ do pracy na rowerze i buduje niebieskie autostrady rowerowe. Latem 2013 roku nowy burmistrz Rzymu Ignazio Marino jadąc na tandemie zapowiedział, że ograniczy ruch samochodowy i postawi na rowery i transport zbiorowy. W podobnym tonie mówią i działają Michael Bloomberg, który zamknął dla samochodów słynny Broadway w Nowym Jorku czy mer Paryża Bertrand Delanoe, który wyrzuca samochody z autostrad nadsekwańskich.

Dla typowego mieszkańca Danii, Holandii czy Niemiec jazda do pracy na rowerze nie jest przejawem biedy i braku środków na samochód, tylko wynikiem czystej, zdrowej kalkulacji. Taka postawa działa nie tylko na korzyść samego rowerzysty (zdrowie, kondycja, czas), ale przede wszystkim na korzyść społeczeństwa. Ludzie wybierają czyste i przyjazne miasta, a nie spaliny, korki czy hałas. A nawet jeżeli w niektórych krajach te powody są zupełnie inne, to na pewno nie mogą być przedmiotem drwin.

Często słyszysz, że „w Polsce jest inna mentalność i nie ma kultury rowerowej, więc ludzie nie będą jeździć na rowerach". Zgadzamy się z tym! Ta różnica w mentalności to właśnie przekonanie, że gdzie indziej się da, a u nas nie. I nic poza tym! Co możesz z tym zrobić? Po prostu – wsiądź na rower i daj przykład innym że „się da", a wtedy i u nas doczekamy się rowerowych korków i staniemy przed problemem poszerzania tras rowerowych.

Pekin, Chiny. Na rowerze można przewieźć prawie wszystko

Transport zrównoważony

Często słyszymy, że lekarstwem na korki może być poszerzenie ulic, budowa bezkolizyjnych węzłów i wielkich parkingów. Nic bardziej mylnego! To jak walka z otyłością przez popuszczanie pasa. Najlepiej widać to na przykładzie stolicy Rosji – przez lata budowano tam ogromne skrzyżowania i 10–16 pasmowe autostrady w mieście, zachęcając mieszkańców do jazdy samochodem, jednocześnie zapominając o transporcie zbiorowym. Efekt jest taki, że Moskwa jest najbardziej zakorkowanym miastem w Europie, a korki często znikają dopiero po północy! Nowa władza „obudziła się" i chce to zmienić – zaczęto największy w historii projekt rozbudowy metra, powstają bus pasy, pierwsze drogi rowerowe, a nawet stacje wypożyczalni rowerowych.

Każdy, kto ograniczy poruszanie się samochodem i wybierze inny środek transportu, ogranicza korki, hałas, zanieczyszczenie powietrza. Sprawi też, że przestrzeń w której żyjemy będzie bardziej przyjazna i bezpieczna dla wszystkich mieszkańców. Warto o tym pamiętać!

Moskwa, Rosja

Zdjęcia Aleksander Wiącek

TRANSPORT ZRÓWNOWAŻONY to przede wszystkim ograniczenie popytu na indywidualny transport samochodowy. Nie oznacza on zakazu jazdy czy posiadania samochodu, ale daje wszystkim mieszkańcom szansę szybkiego i komfortowego poruszania się innymi środkami transportu, które są mniej szkodliwe dla otoczenia i bardziej efektywne od samochodu. Może to być metro, autobus, trolejbus, tramwaj, pociąg, a przede wszystkim rower i poruszanie się pieszo.

TRANSPORT INTERMODALNY to połączenie dwóch lub więcej środków transportu. Klasycznym przykładem jest tu dojazd rowerem do stacji kolejowej i dalsza podróż pociągiem, czy też samochodem do granic miasta, a później przesiadka na transport zbiorowy.

Havixbeck, Niemcy.
Rowerem na peron i prosto do pociągu

Wyposażenie roweru

Do obowiązkowego wyposażenia roweru należą:

- **z przodu światło białe lub żółte, stałe lub migające**
- **z tyłu światło czerwone, stałe lub migające**
- **z tyłu czerwony odblask o kształcie innym niż trójkąt**
- **co najmniej jeden sprawny hamulec**
- **dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzeraźliwym dźwięku**

Oświetlenie

Wielu rowerzystów uważa, że zdąży wrócić do domu nim będzie ciemno, czy że w nocy w mieście za sprawą latarni jest jasno i wszystko widać. Pamiętajmy jednak, że posiadanie oświetlenia jest obligatoryjne i znacząco podnosi widoczność rowerzysty (nie tylko dla kierowców, jeśli jedziemy ulicą, ale i dla innych rowerzystów, kiedy jedziemy drogami dla rowerów, które są oświetlone o wiele gorzej niż ulice). Na rynku dostępne są różne systemy oświetlenia, warto znać ich wady i zalety:

Oświetlenie LED/bateryjne – obecnie najbardziej popularne z racji atrakcyjnych cen i łatwości obsługi. Musisz jednak wiedzieć, że najtańsze lampki (komplet za 10–15 zł) zwykle są wykonane ze słabych materiałów, co skutkuje problemem ze stykami. Dodatkowo dużym problemem jest jakość mocowania do roweru – jeżeli kupisz lampkę ze słabym zaczepem, to prędzej czy później zleci ona z roweru w czasie jazdy po wybojach. Uwaga: Jeżeli zostawiasz rower bez opieki, zawsze zabieraj ze sobą oświetlenie – dla złodzieja to bardzo łatwy łup.

Oświetlenie z dynama w piaście – wraz ze wzrostem popularności rowerów miejskich i trekingowych coraz więcej producentów fabrycznie montuje w rowerach dynama w przedniej piaście, które zasilają obie lampki w rowerze, nie zwiększając oporu koła i nie powodując hałasu. Niektóre modele lampek umożliwiają również podtrzymanie napięcia przez kilka–kilkanaście sekund, co sprawdza się w czasie postoju, np. na światłach. Jeżeli chciałbyś zamontować w swoim rowerze takie zasilanie, musisz się jednak liczyć z wymianą piasty lub całego koła. Jest to koszt rzędu minimum 100 zł.

Oświetlenie z klasycznego dynama – można je spotkać jeszcze w starszych rowerach. Jest wypierane przez inne rodzaje z uwagi na duży opór na oponie, niską jakość i nieprzyjemny szum.

Oświetlenie na pętlę indukcyjną – mało znane, ale ciekawe rozwiązanie bardzo popularne np. w Danii. Działa ono na zasadzie pętli indukcyjnej z magnesem zaczepionym na szprychach, który obracając się powoduje miganie lampki umieszczonej na widelcu. Nie daje ono tak mocnego światła jak LED-y, by dobrze oświetlać drogę, ale znacznie zwiększa widoczność rowerzysty.

Oświetlenie z zewnętrznego akumulatora – drogie i ciężkie rozwiązanie, polecane tym, którzy jeżdżą rowerami nocą w trudnych warunkach terenowych (lasy, offroad). Do miasta raczej niepotrzebne, chyba że na bardzo dziurawe ulice.

Odblaski

Przepisy wymagają od rowerzysty jedynie tylnego odblasku, ale każdy rozsądny użytkownik dwóch kółek zadba o widoczność roweru na drodze, montując również i przedni odblask. Pamiętajmy jednak, że świecą one światłem odbitym i nie zastąpią włączonego oświetlenia! Dlatego też warto w rowerze posiadać dodatkowe odblaski: na kołach (montowane do szprych, czy pasek odblaskowy na oponie), które znacząco podnoszą naszą widoczność z boku – szczególnie na przejeździe rowerowym! Warto zaopatrzyć się na przykład w opaski odblaskowe, zakładane na nogawkę spodni – nie tylko zwiększają bezpieczeństwo, ale i chronią spodnie przed

Kopenhaga, Dania.
Odblaskowe opony znakomicie zwiększają widoczność rowerzysty w nocy, zwłaszcza na przejeździe rowerowym

brudem łańcucha. Jeżdżąc ulicą po zmierzchu warto mieć na lewej ręce odblaski, które pozwolą kierowcom wcześniej dostrzec nasz zamiar skrętu w lewo. Kupując sakwy rowerowe, czy płaszcz przeciwdeszczowy warto wybrać te wyposażone w odblaski. Jazda w kamizelce odblaskowej jest zalecana zwłaszcza w czasie złej pogody, nocą poza terenem zabudowanym, a także jesienią.

Hamulce

Jeśli dopiero planujemy kupować rower miejski, warto wybrać taki, który będzie posiadał hamulce niewrażliwe na warunki pogodowe i pokrzywienie obręczy. W rowerach miejskich są to zazwyczaj hamulce bębnowe lub torpedo (popularna „kontra"), które są ukryte w piaście. Działają one jednak nieco słabiej niż dobrej klasy hamulce typu V-brake, stosowane w rowerach górskich i trekingowych. Najlepszą jakość hamowania zapewniają drogie hamulce tarczowe hydrauliczne. Pamiętaj też, że tzw. hamulce tarczowe w rowerach z marketu to często tania imitacja, a nie system pozwalający bezpiecznie zatrzymać Twój rower! W czasie deszczu lub śniegu hamulce typu V-brake działają znacznie słabiej.

Dzwonek lub trąbka

Służą przede wszystkim do ostrzegania innych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych lub innych rowerzystów, którzy poruszają się całą szerokością drogi rowerowej. Obecnie na rynku dostępnych jest wiele modeli, możemy wybrać taki, który najlepiej przypadnie nam do gustu. Warto by był głośny, szczególnie jeśli mamy zamiar poruszać się ulicą.

Wyposażenie nieobowiązkowe, ale zalecane, to wszelkiego typu dodatki, które ułatwiają rowerzyście miejskiemu codzienne podróże. Są to:

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Hamulec bębnowy w typowym rowerze holenderskim, dodatkowo z dynamem w piaście

Błotniki

Nawet gdy nie zamierzamy jeździć w deszczu, może on nas w każdej chwili zaskoczyć. Do rowerów miejskich najlepsze są pełne błotniki, zasłaniające oponę na jak najdłuższym odcinku i szersze niż opona. Na błot-

Stylizowany rower miejski z pełnymi błotnikami, osłona na napęd i tylne koło

nikach warto też zainstalować chlapacze, które uchronią nas i innych uczestników ruchu przed obryzganiem wodą ściekającą z błotnika. Pamiętaj – szeroka opona górska ubrudzi Cię dużo bardziej niż wąska z lekkim bieżnikiem!

Osłona łańcucha i tylnego koła

Osłona łańcucha chroni nasze spodnie przed wciągnięciem przez układ napędowy czy pobrudzeniem przez smar. Najlepsze są osłony pełne, które dodatkowo ochraniają łańcuch przed brudem, wodą czy solą w zimie. Posiadając taką osłonę warto mieć opony antyprzebiciowe w tylnym kole, gdyż jej ściąganie często jest kłopotliwe. Osłona tylnego koła jest szczególnie przydatna, gdy jeździmy w sukience, długim płaszczu bądź przewozimy ubrania luzem na bagażniku.

Bagażnik, sakwy, koszyk, torba

Jest to wyposażenie dodatkowe, które ułatwi nam przewożenie bagaży na rowerze. Szerzej opisane w dalszej części przewodnika.

Typowa przerzutka w tylnej piaście

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Przerzutka – napęd

Jeśli dopiero planujesz kupić rower, warto rozważyć zakup przerzutki wewnętrznej. Przerzutka tego typu jest w całości umieszczona w piaście tylnego koła i zwykle ma od 3 do 7 przełożeń. Na polskim rynku dopiero zdobywa swoją popularność, jednak w Europie Zachodniej jest znana od dawna i ceniona. W stosunku do przerzutki zewnętrznej gwarantuje nam mniejszą awaryjność (brak możliwości jej urwania), niższe koszty eksploatacji (nie ma potrzeby wymiany łańcucha) i niewielkie wymagania serwisowe. Dodatkowo zaletą jest możliwość zmiany przełożeń na postoju, co znakomicie sprawdza się w ruchu ulicznym, czy przy nagłym zatrzymaniu na czerwonym świetle.

Jeżeli posiadasz zewnętrzny napęd, to pamiętaj, że wymaga on regularnego czyszczenia i smarowania, by pracował bez zarzutów. Brud na łańcuchu znacznie szybciej powoduje jego zużycie (rozciąganie), co negatywnie działa również na korbę, wolnobieg/kasetę i kółeczka przerzutki. Z kolei skrzypiący do bólu, nienasmarowany łańcuch nie świadczy dobrze o jadącym przez miasto właścicielu roweru. Dla precyzji zmiany biegów, poza samą regulacją przerzutek, kluczowe znaczenie ma stan linek i pancerzy – jeżeli są brudne lub złamane, nigdy nie będą działać sprawnie.

Inne elementy wyposażenia:

Opony

Do roweru miejskiego najlepiej pasują wąskie koła na łagodnym bieżniku (slick, semislick), które zmniejszają opór toczenia na twardej nawierzchni. Warto wybrać duże koła 28 cali, które zapewniają większą efektywność jazdy. Godne uwagi są opony z wkładką antyprzebiciową, które minimalizują ryzyko uszkodzenia dętki odłamkami szkła czy gwoździami. Warto przemyśleć zakup opon zaopatrzonych w paski odblaskowe, zwiększające widoczność. By opona służyła nam dłużej, należy regularnie sprawdzać ciśnienie, by było zgodne z podanym przez producenta. Obniżone ciśnienie zwiększa opory toczenia (i nasz wysiłek), ale czyni jazdę trochę wygodniejszą na nierównych drogach. Jest również zalecane w czasie zimy, gdyż zwiększa przyczepność koła do śliskiej drogi.

Nóżka

Rower posiadający nóżkę jest bardziej stabilny w czasie postoju i łatwiejszy do parkowania. Najbardziej zalecane są nóżki regulowane, gdzie ich wysokość dopasowujemy do obciążenia roweru (dłuższa gdy lżejszy, krótsza gdy cięższy). Nóżki mocowane do tylnej części ramy (przy kole) są bardziej praktyczne od tych mocowanych przy suporcie – dzięki nim można np. kręcić pedałami i zarzucić łańcuch na zębatki bez konieczności podnoszenia roweru do góry.

Zabezpieczenie **roweru przed kradzieżą**

Zdecydowana większość kradzionych rowerów ginie na skutek podstawowych błędów właścicieli. Poniżej przedstawiamy garść porad, których stosowanie na 99% uchroni rowerzystę od przykrej niespodzianki.

1. Nigdy nie zostawiaj niezabezpieczonego roweru, nawet jeżeli oddalasz się od niego „na sekundę". Dotyczy to wszystkich ogólnodostępnych miejsc. Złodziej zwykle szybciej nim odjedzie, niż będziesz go w stanie dogonić.

2. Trzymając rower **w piwnicy lub garażu** zadbaj o wzmocnienie drzwi i stalową kłódkę. Dodatkowo warto przypiąć rower do czegoś ciężkiego i/lub drugiego roweru. Dzięki temu złodziej ma kolejne zapięcie do sforsowania, a próba wyniesienia roweru z „wkładką" może być fizycznie niemożliwa.

3. Trzymając rower na **klatce schodowej** przypinaj go U-lockiem do grubej barierki lub kaloryfera. Żaden złodziej nie będzie piłował zapięcia w środku nocy.

4. Bardzo popularne na zachodzie Europy, w Polsce prawie nieznane, trzymanie roweru nocą **pod blokiem** jest rzeczą problematyczną. Stojaki rowerowe w takich miejscach w zasadzie nie istnieją, a rozwiązania alternatywne niekoniecznie są bezpieczne. Nie polecamy przypinania się na noc do zwykłych znaków drogowych – dwie silne osoby bez trudu mogą odkręcić znak i wyjąć rower górą. Lepsze będą barierki z grubych elementów lub np. podpórki od daszków klatek schodowych.

5. Parkując rower w ciągu dnia na **terenie publicznym**, pod sklepem, szkołą, pracą, szukajmy przede wszystkim bezpiecznych stojaków typu "odwrócone U", których – zwłaszcza w dużych miastach – jest coraz więcej. Jeżeli ich nie ma, przypinajmy się (obowiązkowo za ramę!) do trwałych ogrodzeń, znaków drogowych (ale z ostrożnością) a ostatecznie do drzewa (pamiętając by nie niszczyć kory!). Absolutnie nie powinno się przypinać roweru za przednie koło do stojaka typu „wyrwikółka" – wtedy nawet U-lock nie pomoże, gdy złodziej weźmie pod pachę resztę roweru, pozostawiając nam na pamiątkę przednie koło... A gdy już wszystko zawiedzie, w ostateczności można poprosić o zgodę na chwilowe wprowadzenie roweru do obiektu.

6. We wszystkich przypadkach warto wiedzieć, czy miejsce w którym trzymamy rower znajduje się w zasięgu monitoringu, lub też znać osobiście osoby pracujące w danym miejscu jako ochrona.

Prawidłowo przypięty rower, za ramę, U-lockiem do dobrego stojaka

Co więcej, niech ochroniarz potrafi powiązać dany rower z właścicielem – wtedy na pewno będziemy mogli liczyć na reakcję, gdy ktoś obcy spróbuje go zabrać.

7. Odchodząc od roweru zabierajmy ze sobą wszystkie ruchome elementy, tj. licznik, światełka, bidon, torby lub sakwy, a przynajmniej ich cenniejszą zawartość.

Dobre zapięcie to nie wszystko!

Zdjęcia Aleksander Wątek

Pamiętaj!

Bezpieczny rower to taki, który jest dobrze zapięty i nie wygląda atrakcyjnie dla złodzieja – miasto to nie miejsce na szpanowanie drogimi częściami! Dużo lepiej jeździć na podniszczonym „mieszczuchu" czy „treku", a górala za 5000 zł zostawić na wycieczki terenowe za miasto.

Dobry, trudny do przecięcia U-lock

O-lock

Łańcuch

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Warto oczywiście oznakować rower na policji lub w straży miejskiej (choć niektórzy nie polecają ingerowania w strukturę ramy), zanotować numery fabryczne roweru (zwykle pod suportem), zrobić zdjęcie całego roweru i poszczególnych części (w tym elementów charakterystycznych – wgnieceń, uszkodzeń etc.) i przechowywać dowód zakupu. Wszystko to ułatwia potem poszukiwanie i identyfikację – o ile kradzież zostanie zgłoszona. Bez tego nawet gdy policja znajdzie rower, nie będzie mogła Ci go zwrócić!

Kupując rower kup zabezpieczenie, które faktycznie ochroni Twój rower przed kradzieżą. Przeznaczenie na ten cel 10–20% kwoty zakupu roweru pozwoli spać Ci spokojnie.

Jakie wybrać zabezpieczenie?

Na rynku dostępnych jest wiele rodzajów zabezpieczeń, jednak dla rowerzystów miejskich godne polecenia są 3 rodzaje: U-lock, O-lock i łańcuch.

U-lock

Zapięcie tego typu składa się ze sztywnego, stalowego pręta wygiętego w kształcie litery U i zamykającego rygla z zamkiem. Tego typu zabezpieczenia kosztują od 50 do 300zł, ważą od 0,5 do 2 kg. Przez rowerzystów są uznawane za jedne z najbezpieczniejszych. Mają jednak wady, takie jak cena, waga i brak elastyczności. Dłuższe modele U-locków pozwalają na spięcie ramy i przedniego koła do stojaka.

O-lock

Jest to zapięcie na stałe zamontowane do roweru, pomiędzy tylnym hamulcem a rurą podsiodłową. Jego działania polega na blokowaniu tylnego koła po wyjęciu kluczyka, co uniemożliwia odjechanie nim. Zalecane jako zapięcie dodatkowe.

Łańcuch

Tego typu zapięcia to nie lekki łańcuch znany z wiejskiego podwórka, ale specjalna dedykowana do rowerów konstrukcja, wykonana ze wzmacnianej stali, bardzo trudnej do przecięcia, zwykle w osłonie chroniącej ramę. Są równie ciężkie jak U-locki, jednak są o wiele bardziej elastyczne, pozwalając łatwiej przypiąć rower do nietypowych miejsc.

Zdecydowanie nie polecamy stosowania linek, "kiełbas" i innych pseudo zabezpieczeń. Nie ma znaczenia, co powiedział sprzedawca w sklepie, albo co napisano na opakowaniu. Przecięcie linki dobrą obcinarką lub długim sekatorem trwa kilka sekund. Jest to czas, w którym nikt nawet nie zwróci uwagi, że doszło do kradzieży!

Infrastruktura rowerowa

Pojęcie infrastruktury rowerowej jest bardzo szerokie i obejmuje wiele różnych rozwiązań, stosowanych w zależności od potrzeb danego miejsca. Mityczne „ścieżki rowerowe", uważane przez wielu za panaceum na problemy rowerzystów, nie zawsze są potrzebne, a często wręcz utrudniają rowerzystom jazdę i zagrażają ich bezpieczeństwu! Klasycznym przykładem jest przejazd rowerowy zasłonięty zielenią, drogi rowerowe tuż przy ścianie budynku czy urywające się przed skrzyżowaniami. Dlatego tak ważne jest przemyślane projektowanie infrastruktury i słuchanie głosu doświadczonych rowerzystów.

Główna zasada brzmi: **drogi dla rowerów powinny powstawać tam, gdzie są potrzebne, a nie tam, gdzie nikomu nie przeszkadzają.**

Wydzielone drogi rowerowe mają uzasadnienie w przypadku ruchliwych ulic dwujezdniowych, gdzie prędkości samochodów są znaczne, a udział ruchu ciężkich pojazdów wysoki. Dla zapewnienia dostępności terenu wskazane jest, by w takiej sytuacji drogi rowerowe były obustronne i dwukierunkowe. Buduje się je również jako skróty rowerowe pomiędzy dwoma ulicami oraz trasy rekreacyjne wzdłuż rzek czy parków.

W przypadku ulic jednojezdniowych, o niższym natężeniu ruchu samochodowego i prędkościach do 50 km/h, zalecane jest prowadzenie ruchu rowerowego w jezdni w formie pasów rowerowych (ulice dwukierunkowe) lub kontrapasów rowerowych (ulice jednokierunkowe). Pasy zapewniają doskonałą widoczność na linii kierowca – rowerzysta (bezpieczeństwo) oraz możliwość szybkiego i wygodnego poruszania się po mieście. Nie ma na nich krawężników, pieszych z psami, obiektów w skrajni i ręcznego wzbudzania światła zielonego na skrzyżowaniach. Kontrapasy rowerowe umożliwiają dodatkowo znaczne skrócenie drogi w terenach śródmiejskich, czyniąc rower znacznie bardziej atrakcyjnym czasowo środkiem transportu.

Radom. Wysokiej klasy droga rowerowa, z ciągłością nawierzchni i wyniesionymi przejazdami rowerowymi

Fot. Aleksander Wiącek

Wrocław. Szeroka droga rowerowa odseparowana od chodnika i przystanku

Fot. Aleksander Wiącek

Losser, Holandia. Wzorcowe pasy rowerowe w jezdni

Fot. Aleksander Wiącek

Szczecin. Kontrapas rowerowy

Fot. Bartosz Skórzewski, Rowerowy Szczecin

Warszawa. Kontrapas rowerowy

Fot. Aleksander Wiącek

Radom. Węzeł rowerowy, łączący pasy i kontrapasy rowerowe

Fot. Sebastian Pawłowski, Bractwo Rowerowe

Gdańsk. Dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy bez wymalowanego kontrapasa

Lublin. Strefa skrzyżowań równorzędnych

Wrocław. Filtrujący pas rowerowy na skrzyżowaniu

Wrocław. Śluza rowerowa do lewoskrętu

Kopenhaga, Dania. Niebieskie pasy ułatwiają przejazd przez skrzyżowanie

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Na ulicach lokalnych (tempo 30), zwłaszcza gdy występuje tam fizyczne uspokojenie ruchu, tj. skrzyżowania równorzędne, szykany, progi zwalniające, nie ma potrzeby budowy dedykowanej infrastruktury rowerowej (chyba że w formie kontrapasa). Niskie prędkości pojazdów, zbliżone do tempa jazdy rowerzysty, czynią taką ulicę bardzo bezpieczną.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa kluczowe jest dobre prowadzenie ruchu rowerowego na skrzyżowaniu, co w Polsce jest dużym problemem. Przez wiele lat praktykowano urywanie „ścieżek rowerowych" przed skrzyżowaniami i zostawiano rowerzystę samemu sobie. Obecnie normą są już przejazdy rowerowe w ciągach dróg rowerowych, a nowością – popularną na zachodzie Europy – śluzy rowerowe, pomocne zwłaszcza przy skręcie w lewo. W przypadku wielu pasów ruchu, dobrym rozwiązaniem są pasy filtrujące, zapewniające przestrzeń do jazdy między samochodami.

Genewa, Szwajcaria.
Śluza rowerowa do lewoskrętu, na tzw. „dwa razy"

Bezpieczna jazda, przepisy ruchu drogowego

Rowerzystę, jak każdego innego uczestnika ruchu, obowiązują zapisy ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, a przede wszystkim zdrowy rozsądek. Sytuacja, w której wszyscy bez wyjątku jeżdżą zgodnie z przepisami, a na drogach jest bezpiecznie, niestety nie istnieje – panujące w Polsce ogólne przyzwolenie np. na przekraczanie dozwolonej prędkości w miastach jest tego najlepszym przykładem.

Zapamiętaj! Obowiązkiem uczestnika ruchu jest zachowanie ostrożności lub szczególnej ostrożności na drodze oraz unikanie działań, które mogą powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

DEFINICJE I ZNAKI:

Rower – pojazd **o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m,** poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h..

Wózek rowerowy – pojazd **o szerokości powyżej 0,9 m** przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny o parametrach opisanych przy definicji roweru.

Droga dla rowerów – droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Znak C-13 – „droga dla rowerów".
Znak C-13a – „koniec drogi dla rowerów".

Obowiązek jazdy po drodze rowerowej /pasie rowerowym
Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.

Kompilacja znaków C-16/13 „droga dla pieszych i rowerów" (kreska pozioma): piesi i rowerzyści poruszają się po całej szerokości ciągu. **Rowerzysta musi ustępować pieszemu pierwszeństwa.**
Kompilacja znaków C-16|13 „droga dla pieszych i rowerów" (kreska pionowa): ruch pieszych i rowerzystów odbywa się po stronie zgodnej ze znakiem.

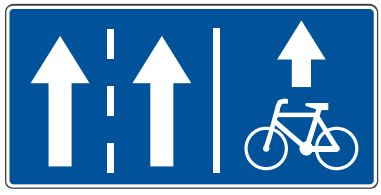
Pas ruchu dla rowerów – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Znak F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów", w tym przypadku dla rowerów.

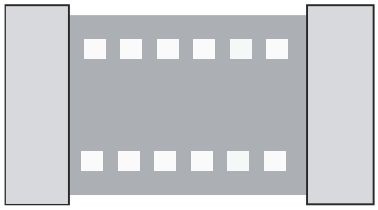
Znak C-13 – droga dla rowerów

Znak C-13a – koniec drogi dla rowerów

C-16/13, C-16|13 – droga dla pieszych i rowerów



Znak F-19 – pas ruchu dla określonych pojazdów



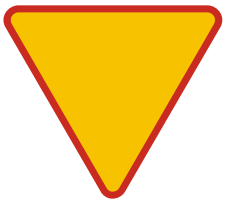
Znak poziomy P-11 – przejazd dla rowerzystów

Znak poziomy P-11 – przejazd dla rowerzystów

Znak pionowy D-6b – przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów

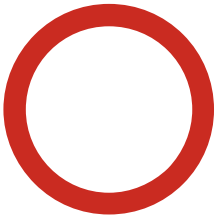
Fot. Aleksander Wiązek

Gdańsk. Poprawnie oznakowany przejazd rowerowy z czytelnym pierwszeństwem rowerzysty



Znak ostrzegawczy A-7 – ustąp pierwszeństwa

Znak poziomy P-23 – „rower"



Znak B-1

Znak B-9

Znak B-11

Przejazd dla rowerzystów – powierzchnia jezdni lub torowiska przeznaczona do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.
Znak poziomy P-11 – „przejazd dla rowerzystów".

Znak pionowy D-6a – „przejazd dla rowerzystów".
Znak pionowy D-6b – „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów".

Pierwszeństwo na przejeździe rowerowym
Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerzyście **znajdującemu się** na przejeździe.

Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerzyście jadącemu na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi.

Uwaga! Wiele przejazdów rowerowych w Lublinie jest bardzo nieczytelnych pod względem pierwszeństwa przejazdu (czy ustępuje kierowca, czy rowerzysta). Odginanie dróg rowerowych od osi głównej jezdni powoduje, że skręcający kierowca „nie czuje" obowiązku zatrzymania się przed przejazdem. W innych przypadkach brakuje dodatkowych znaków A-7: „ustąp pierwszeństwa" lub B-20: „stop", obowiązujących albo rowerzystę, albo kierowcę – przykładem są skrzyżowania Krochmalna–Diamentowa i Diamentowa–Wrotkowska.

Taka sytuacja stanowi duże zagrożenie dla rowerzystów, którzy nie mają pewności, czy mają w danym miejscu pierwszeństwo, czy nie. Dlatego też tak ważne jest zachowanie przed i na przejeździe szczególnej ostrożności i wjeżdżanie na niego tylko wtedy, gdy kierowca faktycznie zamierza się zatrzymać i ustąpić pierwszeństwa rowerzyście.

Znak ostrzegawczy A-7 – „uwaga rowerzyści", ostrzega kierowców przed miejscem, gdzie rowerzyści wjeżdżają na jezdnię z drogi rowerowej lub w miejscu przecięcia się przejazdu rowerowego z jezdnią.
Znak poziomy P-23 – „rower", używany dla oznaczenia drogi rowerowej, pasa i kontrapasa rowerowego lub śluzy rowerowej.

Znak B-1 – „zakaz ruchu w obu kierunkach".

Znak B-9 – „zakaz wjazdu rowerów", obejmuje zakaz jazdy rowerem i wózkiem rowerowym po jezdni oraz poboczu.

Znak B-11 – „zakaz wjazdu wózków rowerowych".

Znak B-2 – „zakaz wjazdu” od strony jego umieszczenia.

Znak D-3 – „droga jednokierunkowa”.

Tabliczka T-22 – „nie dotyczy rowerów jednośladowych”, umieszczana pod znakami

B-2 i D-3 jako tzw. **„kontrapas rowerowy”,** czasami też pod znakiem B-1.

Śluza dla rowerów – część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu, przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi.

Kierujący rowerem może zatrzymać się w śluzie rowerowej obok innych rowerzystów. Jest obowiązany opuścić ją, kiedy zaistnieje możliwość kontynuowania jazdy w zamierzonym kierunku i zająć miejsce na jezdni (przy prawej krawędzi lub wjechać na drogę / pas rowerowy).

Sygnalizacja manewrów

Rowerzysta powinien sygnalizować skręt i zmianę pasa ruchu poprzez wyciągnięcie prawej lub lewej ręki. Warto pamiętać, by sam manewr skrętu po zasygnalizowaniu wykonywać już z rękami na kierownicy, co jest dużo bezpieczniejsze w przypadku śliskiej, brudnej lub nierównej nawierzchni jezdni.

Wyprzedzanie innych pojazdów przez rowerzystę

Kierujący rowerem może wyprzedzić inne niż rower, powoli jadące pojazdy z ich prawej strony.
Wyprzedzanie z lewej strony jest również dopuszczone, ale zdecydowanie mniej bezpieczne.

Uwaga! Podczas jazdy w korku ulicznym należy korzystać z tego przepisu w sposób odpowiedzialny i zachowawczy – przede wszystkim uważać, by nie zahaczyć kierownicą lub ubraniem o lusterko samochodu. Równie niebezpieczne są nagle otwierające się drzwi samochodów, gdy zatrzymujący się kierowca chce wysadzić pasażera – dlatego warto zawsze trzymać obie ręce na klamkach hamulca.

Jazda środkiem pasa ruchu na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim

Jest dozwolona, jeżeli pas umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku. Warto z tego przywileju korzystać zwłaszcza wtedy, gdy poruszamy się prawym pasem na wprost – wtedy kierowca jadący z tyłu i skręcający w prawo nie ma możliwości wyprzedzenia i zajechania rowerzyście drogi.

Znak B-2

Znak D-3

Znak T-22

Zdjęcia Aleksander Wącek

Poprawne sygnalizowanie manewru skrętu

Wyprzedzając (lub omijając) samochody w korku należy zachować szczególną uwagę

W takich miejscach warto jechać środkiem

Fot. Aleksander Mączek

Blisko, ale nigdy zbyt blisko

Jazda w kolumnie

Obok siebie jedziemy tylko wtedy, gdy jest to bezpieczne

Al. Unii Lubelskiej, tu można legalnie jechać po chodniku

Jazda przy prawej krawędzi jezdni

Dla własnego bezpieczeństwa rowerzysta powinien jechać w takiej odległości od prawej krawędzi jezdni, by mógł szybko zareagować na wszelkie zagrożenia, tj. wyjeżdżające z parkingu samochody, dziury, studzienki czy koleiny w jezdni. Poruszanie się zbyt blisko krawężnika jest często niebezpieczne, dlatego też zalecana odległość to min. 0,5 m na równej ulicy bez parkowania do 1,0 m na nawierzchni zniszczonej lub z parkowaniem (zwłaszcza skośnym i prostopadłym).

Jazda w kolumnie

Liczba rowerzystów w zorganizowanej kolumnie nie może przekraczać 15 osób, a odległość pomiędzy kolumnami nie może być mniejsza niż 200 m.

Jazda obok siebie

Dopuszcza się wyjątkowo jazdę po jezdni kierującego rowerem obok innego roweru, jeżeli nie utrudnia to jazdy innym uczestnikom ruchu, albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Zabrania się:

- **kierowania rowerem po spożyciu alkoholu**
- **korzystania podczas jazdy rowerem z telefonu wymagającego trzymania ręką słuchawki lub mikrofonu**
- **jazdy bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy oraz nóg na pedałach lub podnóżkach**
- **czepiania się pojazdów**
- **jazdy po i wzdłuż przejścia dla pieszych**

Jazda rowerem po chodniku jest dozwolona gdy:

- **brak jest drogi rowerowej (pasa rowerowego), chodnik ma min. 2 m szerokości a prędkość pojazdów na jezdni jest większa niż 50 km/h**
- **rowerzysta opiekuje się dzieckiem w wieku do lat 10, poruszającym się na własnym rowerze**
- **warunki pogodowe uniemożliwiają bezpieczną jazdę po ulicy (silny wiatr, deszcz, śnieg, mgła)**

Jazda w złych warunkach atmosferycznych.

Jazda w czasie złej pogody wymaga od rowerzysty większej uwagi i podjęcia niezbędnych środków i technik jazdy zwiększających bezpieczeństwo.

Pierwszą z możliwości jest – zgodna z prawem – jazda po chodniku w razie złych warunków (deszcz, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła). Pamiętaj, że wtedy rowerzysta obowiązkowo musi ustępować pierwszeństwa pieszym, a stan techniczny chodnika nie zawsze jest dobry.

Gdy już jedziemy ulicą, to:

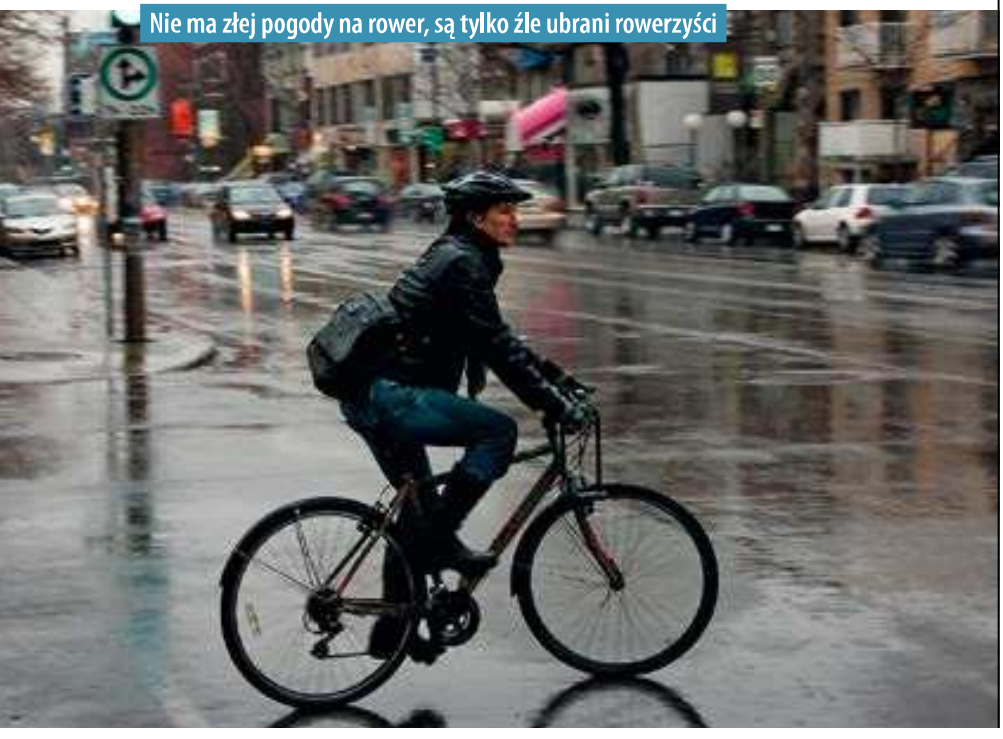
W czasie śnieżycy: zacinający śnieg mocno utrudnia obserwację drogi, zwłaszcza osobom w okularach oraz obniża sprawność hamulców. W nagłej sytuacji (lub w czasie dłuższego zjazdu) można skorzystać z trzeciego punktu podparcia, jakim jest… noga. Tą technikę warto oczywiście potrenować wcześniej na drodze bez samochodów.

W czasie silnego wiatru: nawet silny, ale wiejący stale wiatr nie jest tak niebezpieczny, jak nagłe podmuchy boczne, które mogą zepchnąć rowerzystę na inny pojazd bądź obiekt w skrajni drogi. Warto więc jechać zdecydowanie dalej od krawężnika niż zwykle (np. 1 m), co da odpowiedni bufor bezpieczeństwa od strony krawężnika, a kierowców zmusi do zmiany pasa przy wyprzedzaniu i do zachowania bezpiecznej odległości.

W czasie ulewy: samo zabezpieczenie się od deszczu jest rzeczą prostą, natomiast szczególnie niebezpieczne są zalane wodą niewidoczne dziury czy zapadnięte studzienki w jezdni. Warto więc jechać przez nie znacznie wolniej i mocno trzymać kierownicę. Dla zwiększenia widoczności warto włączyć oświetlenie lub założyć kamizelkę – pamiętajmy, że przez zalane deszczem szyby (głównie boczne) kierowca widzi drogę zdecydowanie gorzej.

W czasie gołoledzi: jeżeli na jezdni jest naprawdę ślisko, to przede wszystkim trzeba uważać na większe koleiny, gdyż zmniejszenie się kąta nachylenia opony może spowodować upadek.

W czasie mgły: tu przede wszystkim ważne jest włączenie oświetlenia (najlepiej tryb migający), Pamiętajmy, że jakość świecenia zależy od stanu baterii w lampce lub dynama! Nie zaszkodzi również niezależnie od lampek założyć kamizelkę odblaskową.



Nie ma złej pogody na rower, są tylko źle ubrani rowerzyści

Fot. Francois Bourgouin, flickr.com

Fot. Marcin Piotrowski, flickr.com

Rower w zimie to wielka frajda, wystarczy tylko chcieć!

Zimowe dobre rady:

• posłuchaj babci: włóż czapkę, rękawiczki i szalik, ale pamiętaj, że na rowerze jest cieplej niż myślisz – lepiej założyć kilka cienkich warstw niż jedną grubą

• upuść trochę powietrza z kół, będziesz mieć lepszą przyczepność

• dla lepszej równowagi zniż siodełko o 2-3 cm

• w gęstym śniegu łatwo się zakopać, więc unikaj jazdy po nieodśnieżonych drogach

• jeżeli dużo jeździsz po solonych i brudnych ulicach, lepiej kup drugi – tańszy rower specjalnie na zimę

Pamiętaj – w zimie marzną ci, którzy stoją na przystankach lub nie mogą odpalić samochodu. Nie Ty! ☺

W Danii czy Holandii po opadach śniegu najpierw odśnieża się… drogi rowerowe, by każdy mógł na czas dotrzeć rano do pracy czy szkoły.

Przewóz dzieci na rowerze

Fot. Jan Kamiński

Przyczepka rowerowa

Fot. Aleksander Wiącek

Bakfiets

Rower oferuje znakomite możliwości przewozu dzieci, warto tylko wiedzieć kiedy i w jakich warunkach dane rozwiązanie będzie dla Ciebie najlepsze. Pamiętaj, że jadąc z dzieckiem należy dużo częściej niż zwykle robić postoje – w innym wypadku dziecko może na wiele lat zniechęcić się do jazdy na rowerze!

Przyczepki rowerowe – naszym zdaniem najlepsza i najbezpieczniejsza dla dziecka opcja transportu, zarówno po mieście do przedszkola jak i na dłuższe wycieczki w teren. Kupując przyczepkę pamiętaj, by miała ona dobre pięciopunktowe pasy bezpieczeństwa – to dzięki nim dziecko nie wypadnie z przyczepki w razie ewentualnego wypadku. Większość z nich posiada folię przeciwdeszczową i moskitierę, przez co dziecko może podróżować w każdych warunkach pogodowych (chyba że jest to tania przyczepka z przemakalnym dnem). Najlepsze modele mają amortyzowane zawieszenie, są stosunkowo lekkie i nadają się nawet na długie wyprawy. Zwykle posiadają też rozróżnienie na jedno- i dwuosobowe. W takich przyczepkach można wozić dziecko już od pierwszego miesiąca życia, po dokupieniu specjalnego hamaczka. **Ważne! System mocowania do roweru sprawia, że w razie upadku kierującego przyczepka dalej pozostanie na kołach, a dziecko będzie bezpieczne w jej wnętrzu. Tego nie zapewni żaden klasyczny fotelik.**

Bakfiets/cargo-bike – rowery towarowe służące do przewozu dzieci są jeszcze bardzo rzadko spotykane na polskich drogach. Póki co główną barierą jest ich cena (używany model to koszt rzędu kilku tysięcy złotych) oraz trudności ze sprowadzeniem do kraju. Innym problemem jest ich przechowywanie: rowery te są duże i ciężkie i zupełnie nie nadają się, by trzymać je w piwnicy ze schodami, a tym bardziej w mieszkaniu. Łatwiej mają osoby posiadające garaż lub mieszkające w domku jednorodzinnym. Typowy Bakfiets umożliwia przewiezienie nawet czwórki małych dzieci umiejscowionych na dwóch ławeczkach z pasami bezpieczeństwa, a oprócz tego sporego bagażu. Niektóre modele posiadają stelaż i górną osłonę, która – podobnie jak w przyczepce – zabezpiecza przed deszczem, śniegiem, wiatrem czy zimnem. Dzięki posiadanym biegom (zwykle 3-7) radzą sobie nawet ze sporymi wzniesieniami, natomiast dla komfortu przewożonych dzieci lepiej jest unikać dziurawych dróg i krawężników.

Fotelik rowerowy – najbardziej powszechny w Polsce sposób przewożenia dzieci na rowerze, przy czym niekoniecznie najbardziej bezpieczny i wygodny dla dziecka. Polecany głównie na krótkie i lokalne wycieczki, odradzany na dłuższe wyjazdy. W foteliku dziecko ma bardzo ograniczone ruchy przez zapięte pasami obie nogi, a do tego jest cały czas narażone na wpływ warunków pogodowych, zwłaszcza wiatru i deszczu. Nie ma też miejsca na swoją ulubioną zabawkę, a przez większość czasu widzi tylko plecy rodzica. W razie wywrócenia się roweru dziecko jest szczególnie narażone na obrażenia, gdyż fotelik poleci na ziemię razem z rodzicem. Dlatego tak ważne jest, by jeżdżąc w nim posiadało dobrze dopasowany kask na głowie.

Rower jednokołowy doczepiany do rury podsiodłowej – polecany zwykle dla starszych dzieci, które już bez problemu potrafią się utrzymać na rowerze, są zbyt duże do przyczepki /fotelika, a jeszcze zbyt wolno poruszają się na swoim rowerku. Dzięki temu rozwiązaniu dziecko jeżeli chce, może kręcić pedałami razem z rodzicem, a rodzic utrzymywać wyższe tempo jazdy.

Rowero-przyczepka czyli 3 w 1 – nowością na rynku jest hybryda przyczepki i roweru jednokołowego. Z jednej strony dziecko może również pedałować razem z rodzicem, a z drugiej siedzi ono zapięte pasami w foteliku, który podobnie jak przyczepka pozwala na założenie daszka od deszczu oraz przewiezienia sporego bagażu. Cena takiej przyczepki jest nieco niższa od najtańszych firmowych przyczepek rowerowych.

Rowero-przyczepka

Przewóz towarów

Bakfiets w Kopenhadze

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Bagażnik przedni na rower

Koszyki na rower

O psie, który jeździł rowerem ☺

O ile trudno jest rowerem przewieźć rzeczy bardzo ciężkie czy wielkogabarytowe towary, to w pozostałych sytuacjach rower naprawdę da sobie radę. Trzeba tylko wiedzieć, jak to zrobić.

Bakfiets/cargo-bike – rower towarowy to nie tylko przewóz dzieci, ale przede wszystkim towarów które nie zmieszczą się na zwykły rower. Ich wady i zalety opisaliśmy wyżej, warto natomiast wiedzieć, że większość typowych rodzinnych zakupów z hipermarketu zmieści się do wnętrza klasycznego bakfietsa. Możemy do niego zapakować do 100 kg towarów, co odpowiada 11 zgrzewkom wody mineralnej.

Przyczepka towarowa – do przewożenia mniejszych i lżejszych towarów warto kupić klasyczną przyczepkę towarową, zaczepianą do tylnego koła bądź do rury podsiodłowej.

Bagażnik przedni na rower – sporo bagażu można też przewieźć na specjalnym wzmacnianym bagażniku, który mocuje się do kierownicy i przedniego koła. Zwykle jest on wielkości dużej drewnianej skrzynki na owoce.

Koszyk na rower – koszyki, zarówno na przód jak i na tył są dobrym rozwiązaniem dla przewozu codziennych, niezbyt ciężkich przedmiotów, tj. torebka, plecak, ubranie czy małe zakupy.

Sakwy rowerowe – co prawda sakwy stworzono przede wszystkim do turystyki rowerowej, ale również znakomicie mogą sprawdzić się przy codziennym przewożeniu rzeczy. Do dwóch 30-litrowych sakw tylnych można naładować tyle rzeczy, że czasem trudno jest rower podnieść! Oczywiście, o ile mamy solidny bagażnik.

Torba na kierownicę – niewielka torba mocowana do kierownicy jest idealna, jeżeli wieziesz ze sobą małe, ale cenne rzeczy. Większość modeli ma możliwość szybkiego zdjęcia i zawieszenia jej na ramię. Polecana zarówno do jazdy miejskiej,jak i długodystansowej turystyki rowerowej.

Przewóz roweru
w komunikacji publicznej

Komunikacja miejska
Lublin należy do grona miast, w których można bezpłatnie przewozić rower w pojazdach komunikacji miejskiej. Pamiętajmy, że nie można nim blokować przejścia ani też stwarzać ryzyka uszkodzenia lub ubrudzenia odzieży współpasażerów. Lepiej nie wsiadać też z rowerem do autobusu czy trolejbusu w godzinach szczytu.

Pociąg
Kolej jest jedynym środkiem mogącym w miarę wygodnie (poza samochodem) przewieźć nasz rower w inną część Polski. Obecnie coraz więcej osób jadąc do innego miasta zabiera ze sobą rower – jest to bardzo praktyczne i często tańsze, gdyż w obcym mieście jesteśmy uniezależnieni do komunikacji miejskiej i płacenia za bilety.
W ostatnich latach zasady przewozu rowerów w pociągach ulegały licznym zmianom, w większości niestety na minus.
Regulamin PKP Intercity mówi, że:
- w pociągach kategorii EC/EIC obowiązuje zakaz przewozu, jeżeli pociąg nie ma wagonu rowerowego
- w wagonach z miejscami do leżenia (kuszetkach) i wagonach sypialnych obowiązuje zakaz przewozu
- w pociągach TLK przewóz rowerów jest dozwolony w wagonach bądź przedziałach rowerowych; w przypadku braku wagonu / przedziału rowerowego przewóz jest możliwy w pierwszym bądź ostatnim przedsionku składu, ale nie więcej niż 4 rowerów na pociąg

W pociągach spółki Przewozy Regionalne przewóz odbywa się:
– w składach klasycznych w wagonie /przedziale rowerowym lub w pierwszym bądź ostatnim przedsionku składu
– w składach elektrycznych zespołów trakcyjnych w przedsionku dla podróżnych z większym bagażem (składy po modernizacji mają tam często wieszaki na rowery)
– w autobusach szynowych w części oznakowanej znaczkiem „rower" (zwykle są to wieszaki nad składanymi ręcznie krzesełkami)

Opłata za przewóz roweru jest zryczałtowana i wynosi 9,10 zł w PKP Intercity oraz 7 zł w Przewozach Regionalnych, niezależnie od długości trasy. Jeżeli kupujemy bilet z przesiadką, płacimy tylko raz. W pociągach spółki Koleje Mazowieckie przewóz rowerów jest bezpłatny.

Fot. Aleksander Wiącek

Kraków Główny.
Wagon rowerowy w pociągu z Lublina

Warto wiedzieć, że na niektórych trasach kolejowych, zwłaszcza w sezonie, występują problemy z przewozem rowerów. Gdy nie ma już miejscówek na rower (głównie w TLK), można zakupić normalny bilet, a złożony i opakowany rower przewozić bezpłatnie jako bagaż podręczny.

Cycle Chic czyli rowerowa elegancja

www.bielakphoto.eu

Lublin Cycle Chic

www.bielakphoto.eu

Choć rowerowa elegancja jest tak samo stara jak rower, to ruch *Cycle Chic* narodził się dopiero w 2006 roku w stolicy Danii. Nazwa pochodzi od wystawy zdjęć elegancko ubranych rowerzystek z Kopenhagi, którą zorganizował znany filmowiec i fotograf Mikael Colville-Andersen. Później był już blog *copenhagencyclechic.com*, który stał się wzorem dla setek blogów z całego świata, w tym wielu z Polski. Cycle Chic to przede wszystkim jazda na rowerze w normalnych, ale także eleganckich i stylowych ubraniach, a nie tylko w sportowej lajkrze, kamizelce czy kasku. Rower nie jest w tym przypadku żadnym ograniczeniem stroju rowerzysty, który często przybiera bardzo wykwintne formy, nie wyłączając garniturów i pięknych sukni. Co więcej, wielu rowerzystów dostosowuje swoje rowery do stroju, w czym prym wiodą klasyczne miejskie holendry we wszystkich możliwych kolorach, bądź rowery retro.

Rowerowa elegancja coraz śmielej radzi sobie również na ulicach Lublina, co możemy zobaczyć nie tylko na żywo, ale również na zdjęciach. Nasze miasto od kwietnia 2009 roku także posiada specjalny blog poświęcony tej tematyce: *lublincyclechic.blogspot.com.*

Rowerowa elegancja w Kopenhadze

Fot. Aleksander Wiącek

Fot. Aleksander Wiącek

LUBLIN ROWEREM

Lublin.
Pasy rowerowe na ul. Krochmalnej

Lublin.
Skrót rowerowy na ul. Koziej

W 2013 roku w Lublinie na rowerzystów czekało około 70 km dedykowanej infrastruktury rowerowej. Jej większość stanowiły wspólne ciągi pieszo-rowerowe (droga rowerowa obok chodnika), a także kilka kilometrów pasów rowerowych w jezdni.

Głównym problemem tras rowerowych w Lublinie jest brak ciągłości i połączenia w jeden spójny system, umożliwiający wygodne i bezpieczne przemieszczanie się po całym mieście. Często do połączenia dwóch tras rowerowych brakuje kilkuset metrów, a wzdłuż samej trasy nie ma przejazdów rowerowych, po których można przejechać na drugą stronę ulicy. Większość starych dróg rowerowych nie posiada legalnej możliwości wjechania na nie, jak również zjechania na jezdnię, gdy trasa się kończy. Sprzyja to demoralizacji uczestników ruchu, którzy jadą dalej przez przejście dla pieszych lub przez chodnik/trawnik na jezdnię. Wiele do życzenia pozostawia także stan tras rowerowych. Szczególnie nierówne bywają nawierzchnie z kostki brukowej. Jazdę utrudniają też wysokie krawężniki na przejazdach, zieleń w skrajni drogi rowerowej, a przede wszystkim dyskryminujące rowerzystów fazy świateł na skrzyżowaniach, „wspierane" przez niezgodne z przepisami przyciski.

Po wejściu w życie Standardów Rowerowych sytuacja ulega stopniowej poprawie, infrastruktura jest coraz lepszej jakości i znacznie bardziej odpowiada potrzebom rowerzystów. Wzdłuż kluczowych ulic w mieście budowane są nowe trasy rowerowe, których głównym celem będzie komunikacyjna obsługa centrum, a nie tylko weekendowa rekreacja.

Najstarsze i wciąż stanowiące trzon lubelskiej infrastruktury rowerowej są trasy wzdłuż Bystrzycy (od ul. Zawilcowej do Cienistej), ul. Jana Pawła II (od al. Kraśnickiej do Bystrzycy), ul. Nadbystrzyckiej (od Jana Pawła II do Zana), al. Smorawińskiego i Andersa (od wiaduktu Poniatowskiego do Zawilcowej), al. Spółdzielczości Pracy (od granicy

„Kontrapas" rowerowy na ul. Grygowej

Lublin. Droga rowerowa na ul. Filaretów w budowie

Zdjęcia: Aleksander Wiącek

Lublin. Droga rowerowa na al. Smorawińskiego

Zdjęcia Aleksander Wiącek

Lublin. „Rondo" rowerowe na Kalinowszczyźnie

Lublin. Pod Ratuszem zwykle ciężko znaleźć miejsce przy stojaku U

Lublin. Największy w mieście parking rowerowy na ul. Chodźki

Lublin. Do biblioteki uniwersyteckiej KUL tylko na rowerze!

miasta do Smorawińskiego) i ul. Szeligowskiego (od Smorawińskiego do Choin). W ostatnich dwóch latach zostały one uzupełnione przez trasy wzdłuż Drogi Męczenników Majdanka, ul. Zemborzyckiej, Diamentowej, Krochmalnej (pasy + ddr), Koncertowej (pasy), Koryznowej, Związkowej i Węglarza, Wojtasa, Krańcowej i Dywizjonu 303, Filaretów (od Jana Pawła II do Głębokiej), Mełgiewskiej (od Castoramy do torów), Nowego Światu (jednostronny pas) oraz ul. Cienistej i Osmolickiej, prawie domykające ring wokół Zalewu.

W roku 2014 długość tras rowerowych powiększy się o kolejne 20 km, w związku z realizacją projektu Europejska Stolica Turystyki Rowerowej i kolejnymi remontami ulic. Drogi rowerowe powstaną m.in. wzdłuż al. Unii Lubelskiej, Kompozytorów Polskich (od Smorawińskiego do Koncertowej), Elsnera, Diamentowej (od Medalionów do Samsonowicza), a pasy rowerowe wzdłuż ul. Kalinowszyzna, Zamojskiej i Wyszyńskiego, Wojciechowskiej, Morwowej, Wileńskiej, Radziszewskiego, Diamentowej (od Samsonowicza do Zemborzyckiej), Rataja (od wiaduktu do Grenadierów), Łęczyńskiej czy Turystycznej.

Oczywiście ruch rowerowy nie opiera się tylko o ciągi pieszo-rowerowe czy drogi dla rowerów, lecz także o ułatwienia, takie jak kontrapasy i skróty rowerowe oraz uspokajanie ruchu. Próżno jednak szukać tego typu rozwiązań w naszym mieście. Do 2011 roku jedynie ul. Kozia, niedostępna dla samochodów, została otwarta dla rowerów… jednak tylko w jedną stronę, ponieważ „w drugą stronę mogłoby to być niebezpieczne dla rowerzystów". Sprawę dodatkowo komplikuje fakt, iż rowerzyści nie mogą formalnie wjeżdżać na Stare Miasto, pomimo że znajduje się tam kilkanaście bezpiecznych stojaków rowerowych. Warto jednak wiedzieć, że wiadukt nad torami kolejowymi na ul. Grygowej jest otwarty w obie strony dla rowerzystów, pomimo częściowo błędnego oznakowania.

Parkowanie

W 2009 roku Wydział Gospodarki Komunalnej we współpracy z Porozumieniem Rowerowym zainstalował w Śródmieściu 36 bezpiecznych stojaków typu „U". Dwa lata później ponownie rowerzyści mogli wpłynąć na lokalizację ponad 100 nowych stojaków, a dodatkowo jeszcze 6 sztuk pojawiło się pod urzędami w ramach konkursu „Klimatyczny urzędnik" Towarzystwa dla Natury i Człowieka.

Obecnie miejskie stojaki można spotkać przede wszystkim na terenie Starego Miasta i Śródmieścia (od Pl. Zamkowego do Al. Racławickich, Akademickiej, Głębokiej), ale też przy obiektach sportowych, tj. Hala Globus, Hala MOSiR, stadiony Motoru, Sygnału czy Lublinianki. Niezależnie od tego, z U-kształtnych stojaków można skorzystać przy niektórych sklepach Lidl, a największy w Lublinie parking powstał w 2013 roku przy siedzibie Orange na ul. Chodźki (30 zadaszonych stojaków). Pojedyncze stojaki można też spotkać przy siedzibach prywatnych firm lub instytucji.

Lublin. Przykład bezpiecznego parkowania: dobry stojak + dobre zapięcie

Największym mankamentem jest w Lublinie brak możliwości wygodnego parkowania roweru na terenie dzielnic mieszkaniowych. Niezależnie od porad dotyczących parkowania z pierwszej części przewodnika, warto by to sami mieszkańcy zaczęli starać się o tworzenie dobrych parkingów rowerowych pod blokami, ze stojakami U oraz zadaszeniem i ogrodzeniem. Koszty takich parkingów są nieporównywalnie niższe niż budowa miejsc postojowych dla samochodów, a korzyści dużo większe.

Wypożyczalnia rowerów publicznych w Lublinie

W 2014 roku planowane jest uruchomienie w Lublinie sieci miejskich wypożyczalni rowerów. Powstaje ona w ramach projektu „Europejska Stolica Turystyki Rowerowej", współfinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego. Projekt przewiduje powstanie ok. 30 km nowych tras rowerowych oraz 40 rozsianych równomiernie po całym mieście automatycznych stacji, w których na chętnych czekało będzie 400 rowerów. Każda stacja będzie także posiadała ogólnodostępne stojaki na rowery prywatne.

Rowery będą miały charakterystyczną ramę, wewnętrzne przerzutki i koszyk na kierownicy. Pierwsze 20 minut jazdy będzie bezpłatne. Podobne systemy działają już w wielu miastach Europy, a w Polsce m.in. w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu.

Warszawa. Stacja rowerów Veturilo

Polityka rowerowa w Lublinie

Przez wiele lat rower w Lublinie kojarzył się jedynie jako środek masowej rekreacji, zapewniający dojazd nad Zalew Zemborzycki w ciepłe letnie dni. Pierwsze typowo komunikacyjne trasy rowerowe zaczęły powstawać dopiero pod koniec pierwszej dekady XXI wieku, przy czym ich jakość była daleka od ideału (kostka brukowa, krawężniki, brak wjazdów i zjazdów itp.).

W 2009 roku do Lublina przyjechał Marcin Hyła z sieci „Miasta dla Rowerów", który na spotkaniu Porozumienia Rowerowego z ówczesnym prezydentem Adamem Wasilewskim mówił o zaletach pakietu rowerowego dla gmin, który obejmował m.in. standardy rowerowe. Równo rok później, w czerwcu 2010 roku Rozporządzeniem Prezydenta wszedł w życie dokument pt. *„Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej miasta Lublin"*, określający zasady projektowania infrastruktury rowerowej w mieście, zgodnej z oczekiwaniami użytkowników. Najbardziej zauważalną zmianą było pojawienie się dróg rowerowych wykonanych z asfaltu.

20 października 2011 roku Rada Miasta Lublin jednogłośnie uchwaliła dokument pt. *„Polityka rowerowa miasta Lublin"*, przygotowany wspólnie przez rowerzystów i zastępcę prezydenta Stanisława Kalinowskiego, na bazie podobnego dokumentu z Wrocławia. Zawiera on cele i planowane mechanizmy rozwoju ruchu rowerowego. Celem strategicznym jest osiągnięcie w 2025 roku 15% udziału rowerów w ogólnej liczbie podróży, a 10% w roku 2020.

Pomimo licznych trudności we wdrażaniu Polityki Rowerowej, głównie z uwagi na niezrozumienie u wielu osób znaczenia roweru jako środka transportu w mieście, liczba rowerzystów na ulicach Lublina systematycznie wzrasta, a powstająca infrastruktura jest coraz lepsza. Do roku 2015 powinny zostać wybudowane i połączone główne trasy rowerowe w mieście, co znacznie zwiększy atrakcyjność i bezpieczeństwo jazdy na rowerze.

Dojazd do centrum – garść porad

Bazylianówka – Możesz pojechać po drodze rowerowej wzdłuż al. Spółdzielczości Pracy, ale jej stan jest daleki od ideału (nierówna kostka, krawężniki itd.). Przyjemniejszym wariantem jest jazda równoległą osiedlową ul. Bazylianówka, która kończy się tuż przy al. Andersa. Tam przeprowadź rower przez pasy i drugą częścią ulicy dojedź prosto do skrzyżowania ul. Unickiej i Lubartowskiej. Zjedź Lubartowską w dół, a potem podjedź ul. Wodopojną i Świętoduską na Krakowskie Przedmieście.

Bronowice – Możesz pojechać wzdłuż Drogi Męczenników Majdanka (jak dla trasy z Felina), lub też skorzystać z bardzo wygodnego skrótu przez tory kolejowe, który łączy ul. Wrońską z Łęczyńską poprzez ul. Szklaną. Stamtąd dojedź lokalnymi uliczkami do trasy wzdłuż Bystrzycy, lub poruszaj się wzdłuż ul. Łęczyńskiej (w 2014 r. po remoncie pojawią się pasy rowerowe) i zjedź później do trasy. Warto skorzystać ze skrótu kładką nad Bystrzycą, a później ul. Kąpielową dojechać do al. Unii Lubelskiej. W innym wariancie przejedź pod Unii Lubelskiej i dojedź ul. Zamojską i Wyszyńskiego (od 2014 roku pasy) do centrum.

Czechów – Ta dzielnica posiada chyba najlepszą w Lublinie sieć dróg rowerowych, a mimo to nie ma dobrego rowerowego połączenia z centrum. Jeżeli mieszkasz w zachodniej części Czechowa, to kieruj się pasami rowerowymi na ul. Koncertowej lub drogą rowerową wzdłuż al. Smorawińskiego na wiadukt Poniatowskiego, a później krótkim odcinkiem ddr do Al. Racławickich (dalej patrz opis dla Sławinka). Z centralnej części Czechowa możesz pojechać w dół ul. Kompozytorów Polskich, a później wspiąć się pod górę ul. Lubomelską (samochody zwykle stoją w korku lub jadą powoli). Przez skrzyżowanie z al. Solidarności lepiej nie jedź po ulicy. Jeżeli mieszkasz w części wschodniej, to poruszaj się ddr wzdłuż ul. Szeligowskiego do al. Smorawińskiego, a potem albo przez Chodźki i Jaczewskiego do Dolnej 3-go Maja (bardzo stromy podjazd), albo przez Spółdzielczości Pracy i Lubartowską. W obu przypadkach uważaj na skrzyżowaniach, które nie są w żaden sposób przystosowane dla rowerzystów.

Czuby – Wariant spokojniejszy: trasą wzdłuż Jana Pawła II, a dalej wzdłuż Bystrzycy do ul. Zamojskiej i potem w górę do centrum. Wariant krótszy: drogą rowerową wzdłuż ul. Filaretów aż do ul. Głębokiej. Później przejedź fragmentem wąskiej i mało wygodnej części ul. Sowińskiego, a następnie skręć w prawo w ul. Radziszewskiego, którą spokojnie i bezpiecznie dojedziesz prawie do ul. Krakowskie Przedmieście.

Dziesiąta – Do czasu wybudowania trasy wzdłuż rzeki Czerniejówki pozostaje tylko ul. Kunickiego. Po przebudowie jest tam o wiele bezpieczniej, mimo iż nadal trzeba jechać obok samochodów. Niestety remont tunelu pod torami kolejowymi nie przewiduje części rowerowej, a co gorsza wkrótce będą tam dwa pasy dla samochodów zamiast jednego wspólnego szerokiego. Dalej ślepym odcinkiem ul. 1-go Maja, rondem Lubelskiego Lipca 80 (brak przejazdów, musisz przeprowadzić rower) i starym mostem na Bystrzycy do ul. Zamojskiej i Wyszyńskiego, gdzie w 2014 roku powstaną pasy rowerowe.

Felin – Rok 2013 znacznie poprawił rowerową dostępność Felina. Wzdłuż najtrudniejszego odcinka Drogi Męczenników Majdanka (od Doświadczalnej do Muzeum na Majdanku) będzie już można przejechać wydzieloną drogą rowerową. Dalej, za ul. Lotniczą, również trafisz na odcinki dróg rowerowych, które docelowo powinny zostać połączone w całość. Najtrudniejszy moment na trasie to rejon Fabryczna – Rondo Lubelskiego Lipca, gdzie trzeba bardzo uważać na szybko jeżdżące samochody.

Kalinowszczyzna – Najkrótszy dojazd to ul. Lwowska (po równej jezdni na zasadach ogólnych) lub ul. Kalinowszczyzna (przewidziany remont i pasy rowerowe w 2014 r.). Ominięcie ul. Lwowskiej umożliwi Ci również alejka (uwaga! – w złym stanie) prowadząca od kładki nad al. Andersa przez wąwóz do ul. Kalinowszczyzna. W 2014 r. planowane jest połączenie jej drogą rowerową z rondem pod Zamkiem i dalej wzdłuż Unii Lubelskiej. Najtrudniejszym odcinkiem będzie rejon al. Tysiąclecia, gdzie de facto nie można jechać po chodniku, ale w praktyce robi to większość rowe-

rzystów. Możesz ją ominąć jadąc ul. Ruską i Lubartowską, gdzie ruch jest duży, ale prędkości pojazdów bardzo małe.

Kośminek – przejeżdżając ul. Dywizjonu 303 (uwaga! – absolutnie nie polecamy jechania tam po drodze rowerowej, jest ona fatalnie zaprojektowana i niebezpieczna) możesz dotrzeć do ul. Kunickiego i poruszać się dalej wg wskazówek dla Dziesiątej. Z drugiej strony ul. Krańcową lub Sulisławicką dojedź do Drogi Męczenników Majdanka i jedź wg wskazówek dla Felina.

LSM – Jeżeli mieszkasz w bliższej centrum części dzielnicy, to wystarczy, że przejedziesz ul. Głęboką i dotrzesz do ul. Radziszewskiego lub Skłodowskiej. Jeżeli dalej, to skorzystaj z drogi rowerowej wzdłuż ul. Filaretów (patrz opis dla Czubów). Z uwagi na brak jakiejkolwiek drogi rowerowej na ruchliwej ul. Zana, możesz też wybrać dłuższą trasę, zjeżdżając rowerem na asfaltową alejkę w Parku Rury. Kieruj się w stronę ul. Nadbystrzyckiej, uważaj na obu przejazdach rowerowych przy Lidlu, a potem wjedź na trasę biegnącą od Zalewu do ul. Zamojskiej.

Sławin/Sławinek – Obecnie jazda ulicą po al. Warszawskiej (od al. Tysiąclecia do Zbożowej) będzie dla Ciebie dużym wyzwaniem. Na szczęście po wybudowaniu nowego dojazdu do obwodnicy miasta al. Warszawska straci na znaczeniu i będzie dużo spokojniejszą ulicą. Sporym utrudnieniem w dojeździe do Al. Racławickich są podjazdy, których nie da się uniknąć. Na Al. Racławickich jedź po ulicy – jest to dużo wygodniejsze z racji znacznego ruchu pieszych na chodniku. Do 2015 r. wzdłuż całych przebudowanych Al. Racławickich będzie już można przejechać wygodnie rowerem. W planach jest również drugi wariant dojazdu z tej części miasta do centrum, mianowicie wzdłuż doliny Czechówki, ale data realizacji jest trudna do określenia.

Tatary – Po przejechaniu ul. Hutniczą do Łęczyńskiej (kładką lub ulicą) możesz skorzystać z trasy opisanej dla Bronowic, lub też przejechać wąską i mało wygodną ścieżką wzdłuż al. Tysiąclecia za Młyn Krauzego do ul. Działkowej. Pełni ona funkcję drogi serwisowej dla trasy WZ, a dojedziesz nią aż do ronda pod Zamkiem. W drugim wariancie możesz przejechać osiedlowymi alejkami do ul. Mełgiewskiej, przy Dworku Grafa przeprowadzić rower przez pasy, a potem przejechać wygodnie trasą rekreacyjną do ronda rowerowego. Wjedź w ul. Kalinowszczyzna, a dalej kieruj się wskazówkami dla Kalinowszczyzny.

Węglin – jeżeli możesz, nie wybieraj jazdy jezdnią po bardzo niebezpiecznej al. Kraśnickiej. Zdecydowanie lepszą opcją będzie, jeżeli pojedziesz osiedlową ul. Ułanów, przejedziesz pod ul. Armii Krajowej i dotrzesz do Parku Rury. Dalej kieruj się opisem dla LSM, tj. dojedź do ul. Zana i Filaretów (jeżeli zależy Ci na czasie) lub jedź w stronę trasy rekreacyjnej nad Bystrzycą (jeżeli wolisz spokojniejszą jazdę).

Wrotków – Wariant spokojniejszy: Jeśli boisz się jeździć po ulicach, to najlepiej wjedź na trasę wzdłuż Bystrzycy – dojedziesz nią aż do ul. Zamojskiej, skąd blisko do centrum. Wariant szybszy: przejedź drogą rowerową przy ul. Diamentowej pod torami kolejowymi, a następnie wjedź na pasy rowerowe (pierwsze w Lublinie) wzdłuż ul. Krochmalnej. Później pozostaje Ci tylko pokonanie wąskiego i mało przyjemnego odcinka ul. Młyńskiej, którym dojedziesz do ul. Piłsudskiego. Na światłach ustaw się na lewoskręcie, tak by wjechać później na drogę rowerową wzdłuż ul. Lubelskiego Lipca 80. Po przeprowadzeniu roweru po pasach będziesz już na ul. Zamojskiej.

BikePark Lublin

Położony przy ul. Janowskiej tor rowerowy jest uznawany za jedyny tak duży i tak profesjonalny obiekt tego typu w Polsce. Trasy rozciągają się na powierzchni ponad 12 ha. Przeznaczony jest zarówno do organizacji zawodowych imprez najwyższej rangi, jak i dla amatorów. BikePark Lublin to obecnie 3 trasy: BMX Racing, Tor Dirt i Tor Slopestyle. Nieczynny w sezonie zimowym.
Administratorem obiektu jest MOSiR Bystrzyca.

BikePark Lublin

Fot. ardas ardas

Kontakt: tel. 81 466 51 08,
e-mail: bok@mosir-lublin.pl
www.mosir.lublin.pl
facebook.com/bikeparklublin

INFORMATOR

Instytucje

Zarząd Dróg i Mostów
Główna instytucja odpowiedzialna za planowanie, budowę i utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym rowerowej.
ul. Krochmalna 13j, 20-401 Lublin;
tel. 81 466-57-00
http://zdm.bip.lublin.eu
e-mail: drogi@zdm.lublin.eu

Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Lublin
Planowanie i realizacja remontów oraz utrzymanie dróg rowerowych położonych poza pasem drogowym (np. trasa wzdłuż Bystrzycy).
ul. Zana 38/710, 20-601 Lublin;
tel. 81 466-31-00, 81 466-31-01
e-mail: komunalna@lublin.eu

Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji „Bystrzyca" sp. z o.o. (MOSiR)
Miejska spółka, która zarządza torem rowerowym „Bike Park Lublin", prowadzi sezonową wypożyczalnię przy ośrodku „Słoneczny Wrotków" nad Zalewem Zemborzyckim. Jest także inwestorem sieci roweru miejskiego oraz niektórych odcinków tras rowerowych nad Zalewem Zemborzyckim.
ul. Filaretów 44, 20-609 Lublin;
tel. 81 466-51-00 www.mosir.lublin.pl
e-mail: osrodek@mosir.lublin.pl

Oficer Rowerowy
Oficer rowerowy to skrócona nazwa stanowiska pracy jedynego, całkowicie dedykowanego sprawom rowerowym pracownika w Urzędzie Miasta Lublin. Głównymi zadaniami oficera rowerowego w Lublinie jest koordynacja wszelkich spraw związanych z rowerami – które zwykle są rozsiane między różnymi wydziałami magistratu i Zarządu Dróg i Mostów.

Należą do nich: polityka rowerowa; inwestycje w infrastrukturę rowerową, opiniowanie projektów drogowych, poprawa warunków dla ruchu rowerowego, koordynacja informacji rowerowej (portale internetowe) i promocji tego środka transportu oraz współpraca z organizacjami pozarządowymi. Funkcję tę sprawuje Michał Przepiórka.

Kontakt:
tel. 81 466-38-36
e-mail: michal.przepiorka@lublin.eu

Internet, media

LublinRowerem.pl
Prowadzony przez Porozumienie Rowerowe blog rowerowy skupiony na sprawach miasta, infrastruktury, zrównoważonego transportu i aktualnych akcjach i wydarzeniach. Warto zajrzeć także na profil na Facebooku
facebook.com/LublinRowerem

www.LublinRowerem.pl

forum.rowerowylublin.org
Żywa przestrzeń komunikacyjna bardzo licznego grona lubelskich rowerzystów, zwłaszcza rekreacyjnych i sportowych. Kilkuset czynnych użytkowników, gorące dyskusje: wycieczki, imprezy, sprzęt, porady, infrastruktura czy trasy na masę krytyczną.

rowery.lublin.eu
Strona prowadzona przez Urząd Miasta w ramach jednego z unijnych projektów rozbudowy sieci tras rowerowych. Zawiera informacje o dostępnej infrastrukturze, mapę dróg rowerowych wraz z fotografiami, informacje o planowanych inwestycjach i in.

www.RowerowyLublin.org

Skyscrapercity.com
Ogólnoświatowe forum architektoniczno-inwestycyjne, z wątkiem poświęconym lubelskiej infrastrukturze rowerowej. Wejście: Forum Polskich Wieżowców – Transport Miejski i Regionalny – [Lublin] Infrastruktura rowerowa

Skyscrapercity.com

Rowerowe numery kwartalnika „Oikos"
W ostatnich latach ukazywały się tematyczne numery lubelskiego czasopisma „Oikos. Ekologia i współdziałanie", wydawanego przez Towarzystwo dla Natury i Człowieka, poświęcone tematyce rowerowej i szerzej transportowi zrównoważonemu:
• Numer 50 z 2009 roku zawiera dużo materiałów o lubelskiej infrastrukturze, propozycjach rowerzystów, działaniach Porozumienia Rowerowego.
• Numer 55 z maja 2011 roku.
• Numer 56 planowany jest na listopad 2013 roku.
Wszystkie numery w wersji papierowej dostępne są w biurze wydawcy (ul. Głęboka 8a), a w wersji elektronicznej pod adresem www.ekolublin.pl/oikos.

Dzyń Dzyń
Rowerowy kącik w Radio Lublin animowany przez zapalonego rowerzystę i dziennikarza tej rozgłośni – Piora Wróblewskiego. Pod tym szyldem organizowane są regularne, rekreacyjne wycieczki po okolicach Lublina.
moje.radio.lublin.pl/dzyn-dzyn.html

moje.radio.lublin.pl/dzyn-dzyn.html

www.wrower.pl

polskanarowery.pl

Na Rower – Dziennik Wschodni
Rowerowy serwis Dziennika Wschodniego – aktualności, informacje o imprezach, opisy tras itp. Wejście przez stronę główną www.dziennikwschodni.pl.

klimatycznyurzednik.blogspot.com
Archiwalny blog konkursu „Klimatyczny urzędnik" (kwiecień/maj 2011), w którym 16 lubelskich urzędników relacjonuje swoje zmagania związane z niezmotoryzowanym podróżowaniem do pracy. Dużo ciekawych obserwacji o jeżdżeniu po Lublinie.

lublincyclechic.blogspot.com
Fotoblog poświęcony rowerowej elegancji, szykowi, codzienności na lubelskich ulicach.

nocnypatrol.org.pl
Blog lubelskich fanów jeżdżenia od zmierzchu do świtu...

www.wrower.pl
Najstarsza polska strona poświęcona sprawom rowerowym z całego jej zakresu, tj. sprzęt, infrastruktura, turystyka, prawo, porady i testy, sport, wydarzenia i wiele innych.

polskanarowery.pl
Portal ogólnopolskiej akcji „Polska na Rowery", na którym znajduje się wiele artykułów i felietonów poświęconych bieżącym sprawom rowerowym w Polsce, infrastrukturze i bezpiecznej jeździe po mieście, elegancji rowerowej czy imprezom rowerowym.

Masa Krytyczna w Lublinie

Fot. Aleksander Wiącek

Imprezy i wydarzenia

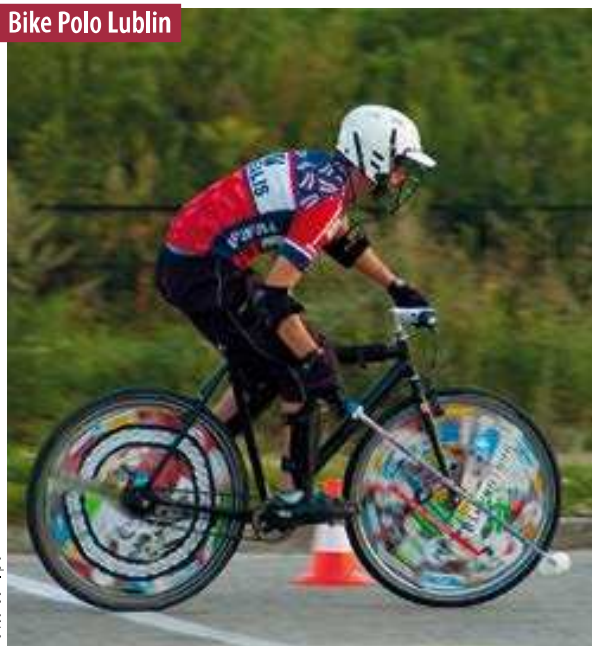
Masa Krytyczna
Spontaniczny, masowy przejazd odbywający się w tym samym czasie w kilkuset miejscach na świecie. Masa Krytyczna manifestuje obecność rowerzystów w codziennym życiu miasta. Tutaj znajdzie się miejsce, dla każdego rowerzysty – młodego i starego, jeżdżącego zawodowo i sporadycznie, szybko czy wolno. W sezonie przejazdy trwają ok. 1,5 godziny, trasy mają do 15 km, udział bierze nawet ok 150 osób. W Lublinie Masa Krytyczna jeździ od 2003 roku. Zaczynamy w każdy ostatni piątek miesiąca o 18.00 z Placu Litewskiego.

Alley Cat
Alley Cat to odbywający się na całym świecie rodzaj zawodów sportowych, gdzie rowerzyści w normalnym ruchu miejskim rywalizują nie tyle w prędkości, co efektywności, realizując

zestaw zadań wymagających znalezienia się w określonym miejscu. Wygrywa ten, kto w jak najkrótszym czasie znajdzie wszystkie punkty i wykona zadania lub znajdzie tych punktów jak najwięcej w wyznaczonym limicie czasowym. W Lublinie odbyło się ich już kilkanaście. Swój Alley Cat może ogłosić każdy, o ile znajdzie chętnych uczestników. Szczegóły na forum.rowerowylublin.org.

Bike Polo Lublin
Nieregularne rozgrywki rowerowego polo odbywają się w Lublinie od 2011 roku. Fani i zawodnicy spotykają się m.in. na boiskach i parkingach.
Informacje i kontakt: facebook.com/BikePoloLublin
e-mail: Lublin@PolishBikePolo.pl
tel. 793-728-826

Bike Polo Lublin



Fot. Jakub Filipiak

Usługi

Znakowanie rowerów
Znakowaniem zajmuje się policja lub straż miejska. Akcje odbywają się co jakiś czas na terenie poszczególnych komisariatów lub przy okazji różnorodnych imprez, festynów. Informacje o nich umieszczane są na stronie Komendy Wojewódzkiej w Lublinie kwp.lublin.pl (zakładka „oznakuj rower"). Można także dowiadywać się w swoim komisariacie.

Wypożyczalnie rowerów:
– Lubelski Ośrodek Informacji Turystycznej i Kulturalnej, ul. Jezuicka 1/3, tel. 81-532-44-12
– Słoneczny Wrotków (sezonowo),ul. Krężnicka 6, tel. 81-744-06-59, e-mail: osrodek@mosir.lublin.pl, www.mosir.lublin.pl – sezonowa wypożyczalnia przy ośrodku MOSiR nad Zalewem Zemborzyckim
– Rower Publiczny – w 2014 rpku zapowiadane jest uruchomienie systemu roweru publicznego. Powstanie 40 stacji rozsianych po całym mieście. Do dyspozycji będzie 400 rowerów. Pierwsze 20 minut użytkowania będzie bezpłatne.

Serwisy/sklepy rowerowe:
Ams Dobre Rowery, ul. Wojciechowska 5a, tel. 81 527-00-99
Bicycle, Plac Zamkowy 4a, tel. 81 532-41-12
Bike Boys, ul. Głęboka 10/5, tel. 795-659-055
Blue Bikes, ul. Dożynkowa 21A g.15, tel. 501-769-396
Cyklo, ul. Wigilijna 6, tel. 81 743-65-76
Decathlon, al. Spółdzielczości Pracy 26, tel. 81 444-89-00
InterSki, ul. Zana 29, tel. 81 524-56-46
Inżyniera rowerowa, ul. Rusałka 17a lok. 40, tel. 81 443-45-01
Jan Cytawa, ul. Wajdeloty 6 – od wtorku do piątku od 17:00
Jerzo, ul. Struga 77, tel. 81 524-11-44
Lecznica rowerowa, ul Cyrulicza 3, tel. 600-720-553
Merida, ul. Związkowa 22, tel. 885-272-777
Naprawa rowerów, ul. Długa 94, tel. 81 744-18-47
Rojax, ul. Zana 28, tel. 81 448-00-80

Serwis rowerów Arkus-Romet, ul. Lasockiego 31, tel. 81 524-34-21
Skalbit, ul. Weteranów 17, tel. 888-912-766
Toro Bike, ul. Zana 62, tel. 81 524-13-97
Wigrus, Plac Zamkowy 8, tel. 81 532-12-31
Wilex, ul. Związkowa 12, tel. 81 468-94-78

Zakupy:
W Lublinie działa kilkadziesiąt miejsc, gdzie można kupić rower i akcesoria.
W niedrogie, używane rowery miejskie z Niemiec, Szwajcarii czy Holandii (sprawne lub do remontu) można zaopatrzyć się m.in. na coniedzielnej giełdzie samochodowej w Elizówce pod Lublinem. Tam tez duży wybór tanich części i akcesoriów. Uwaga: niektóre z rowerów mogą pochodzić z kradzieży (np. zerwane blokady tylnego koła), szczególnie trzeba uważać na tzw. bardzo atrakcyjne „okazje" drogiego sprzętu w niskiej cenie.
Niedrogie rowery używane bywają także dostępne w charytatywnych sklepach, np. „Emaus" przy ul. Leonarda 16 (budynek biblioteki) i przy ul. Tęczowej 173 (Zemborzyce).

Organizacje pozarządowe

Rekreacja, sport, hobby

Welocyped
Lubelski Klub Turystyki Kolarskiej „Welocyped" Oddział Miejski PTTK w Lublinie, ul. Rynek 8, tel. 81 532-49-42, e-mail: pttklublin@wp.pl
Jedna ze starszych organizacji, działa przy PTTK. Charakterystyczną cechą wyjazdów organizowanych przez Welocyped jest to, że może pojechać na nie każdy, gdyż wycieczki odbywają się tempem spacerowym.

Lubelskie Towarzystwo Cyklistów
Organizacja nawiązująca do tradycji powstałego w 1893 roku Towarzystwa. Organizuje zawody i imprezy sportowe w różnych dyscyplinach.
ul. Kalinowszczyzna 43, 20-201 Lublin, tel. 81 445-01-11, e-mail: info@ltc.lublin.pl, www.ltc.lublin.pl

Klub ABC
Nieformalny klub założony przy UMCS organizuje wyjazdy rowerowe. Wiadomości o wycieczkach można znaleźć na lubelskich portalach rowerowych.

Stowarzyszenie Rowerowy Lublin
Prowadzi popularne forum internetowe, na którym można znaleźć chętnych na wyjazdy kilkudniowe, a także bardziej spontaniczne. Organizuje wiele ciekawych cyklicznych imprez, jak imprezy na orientację, rajdy czy slajdowiska – fotorelacje z ciekawych wypraw rowerowych.
www.rowerowylublin.org,e-mail: stowarzyszenie@rowerowylublin.org

Lubelski Klub Kolarstwa Górskiego
ul. Tomasza Zana 62, 20-601 Lublin, www.lkkg.pl, e-mail: biuro@lkkg.pl • www.facebook.pl/LubelskiKlubKolarstwaGorskiego

Lubelskie Towarzystwo Kolarskie
e-mail: ltk.lublin@gmail.com, www.facebook.com/Lubelskie.Towarzystwo.Kolarskie

Fundacja Lublin by Bike
www.fundacjalublinbybike.org

Zrównoważony Transport/ Zrównoważony Rozwój Miasta
Forum Rozwoju Lublina
Stowarzyszenie działające m.in. na rzecz zrównoważonego rozwoju miasta, w tym zrównoważonego transportu.
www.frl.org.pl

Lubelskie Towarzystwo Zrównoważonego Transportu
www.ltzt.org, e-mail: kontakt@ltzt.org

Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji
www.ltek.pl, e-mail: info@ltek.pl
Dwie lubelskie organizacje, stawiające sobie za cel rozwój, promocję i wspieranie komunikacji zbiorowej oraz zrównoważonego transportu, w tym rowerowego.

Forum Kultury Przestrzeni i Rada Kultury Przestrzeni
Forum Kultury Przestrzeni (FKP) jest otwartą grupą osób, którym na sercu leży stan lubelskiej przestrzeni. Jest to miejsce wymiany poglądów i podejmowania różnorodnych inicjatyw. Forum komunikuje się poprzez grupę mailingową i jest otwarte na nowych członków.
Rada Kultury Przestrzeni (RKP) jest społecznym ciałem doradczym Prezydenta Miasta Lublin. FKP stanowi „społeczne otoczenie" RKP. facebook.com/fkplublin

SIEĆ „MIASTA DLA ROWERÓW"

„Miasta dla Rowerów" to ogólnopolska sieć organizacji i osób działających na rzecz praw rowerzystów i popularyzacji roweru jako przyjaznego dla środowiska środka transportu w mieście i poza nim.

Sieć funkcjonuje od 1995 roku i skupia osoby, grupy i organizacje z 18 miast Polski, w tym lubelskie Porozumienie Rowerowe.
Przedstawiciele sieci ściśle współpracują z Parlamentarną Grupą ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej, Ministerstwem Infrastruktury, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz wieloma lokalnymi władzami samorządowymi w zakresie inwestycji rowerowych oraz zmian w polskim prawie.

Działania sieci i jej członków obejmują:
- **kształtowanie pro-rowerowej świadomości poprzez masowe imprezy rowerowe, projekty edukacyjne, biuletyny, podręczniki, szkolenia, seminaria itp.**
- **publiczną reprezentację interesów rowerzystów – aktywny dialog z władzami samorządowymi i instytucjami państwowymi (konsultacje społeczne, wydawanie opinii, stanowisk, itp.)**
- **propagowanie rowerowego know-how – upowszechnianie fachowej wiedzy na temat najlepszych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo i wygodę jazdy rowerem w miastach, zarówno wśród polskich organizacji rowerowych jak i wśród samorządów i instytucji państwowych**

Stowarzyszenie „Miasta dla Rowerów", ul. Białoskórnicza 26, 50-134 Wrocław, tel./fax: 071.343-08-49 w. 22, email: info@miastadlarowerow.pl, www.miastadlarowerow.pl

POROZUMIENIE ROWEROWE

Porozumienie Rowerowe jest nieformalną grupą powstałą w kwietniu 2007 roku, mającą na celu aktywne wspieranie rozwoju ruchu rowerowego w Lublinie, zarówno w kwestii budowy dobrej infrastruktury, ale też i prowadzenia kampanii społecznych i edukacyjnych. Przez wiele lat działalności Porozumienie stało się rozpoznawalną marką w Lublinie i może poszczycić się wieloma sukcesami i osiągnięciami, zwłaszcza na gruncie współpracy z Urzędem Miasta, czego efektem jest poprawa jakości infrastruktury rowerowej, upowszechnienie bezpiecznych stojaków rowerowych, a także strategiczne dokumenty, tj. standardy rowerowe, polityka rowerowa czy koncepcja rozwoju komunikacji rowerowej.

Od 2009 roku jesteśmy również członkiem ogólnopolskiej sieci „Miasta dla Rowerów".

Od 2011 roku regularnie prowadzimy zajęcia edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, nie tylko w Lublinie. W 2013 roku jako pierwsi w Lublinie rozpoczęliśmy zajęcia z praktycznej jazdy rowerem po mieście dla uczniów szkół podstawowych, ale również i wszystkich mieszkańców Lublina.

Jeżeli chciałbyś włączyć się w działania Porozumienia i zrobić coś dla rozwoju ruchu rowerowego w Lublinie – napisz do nas!

porozumienierowerowe@gmail.com
www.LublinRowerem.pl
facebook.com/LublinRowerem

TOWARZYSTWO DLA NATURY I CZŁOWIEKA

Towarzystwo dla Natury i Człowieka powstało w 1995 roku i jest jedną z najaktywniejszych organizacji ekologicznych we wschodniej Polsce.

Działa na rzecz ochrony terenów cennych przyrodniczo, prowadzi działania edukacyjne, promuje odpowiedzialne zakupy i zrównoważony transport. Współtworzy i wspiera Porozumienie Rowerowe. Prowadzi także praktyczne działania na rzecz ratowania dziedzictwa kulturowego („Cmentarze Pogranicza" – prace remontowe i porządkowe na zaniedbanych nekropoliach wiejskich wschodniej Lubelszczyzny i zachodniej Ukrainy; program „Scena/Studio In Crudo" – dokumentacja, koncerty i warsztaty muzyki tradycyjnej oraz serwis muzykaroztocza.pl).

ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin,
tel. 81 743-71-04,
e-mail: oikos@ekolublin.pl,
www.ekolublin.pl facebook.com/tdnicz

Towarzystwo jest Organizacją Pożytku Publicznego, której możesz przekazać 1% podatku.
KRS 0000214186

Na odjazd...

Jeśli chcesz , żeby Lublin stał się bardziej przyjazny dla roweru i mieszkańców...
...jeździj i daj jeździć innym, bądź aktywny:

- po pierwsze jeździj rowerem – bądźmy widoczni w mieście
- jeździj z kulturą i zgodnie z przepisami – nie dawaj złego świadectwa o rowerzystach
- bierz udział w Masie Krytycznej i innych wydarzeniach, manifestacjach – niech będzie nas jeszcze więcej
- zostań użytkownikiem strony LublinRowerem.pl i polub nas na Facebooku, będziesz na bieżąco ze wszystkimi aktualnymi tematami
- reprezentuj rowerowy głos w dyskusjach, np. na forach internetowych czy otwartych spotkaniach dla mieszkańców
- zgłaszaj do Urzędu Miasta uwagi i propozycje związane z lubelską infrastrukturą rowerową
- włącz się w działania Porozumienia Rowerowego – pisz na adres porozumienierowerowe@gmail.com

W Przewodniku miejskiego rowerzysty:

- Dlaczego warto jeździć rowerem po mieście?
- Jak bezpiecznie, skutecznie i z przyjemnością używać roweru w mieście?
- Rowerowy plan miasta i miejski informator cyklisty.

TOWARZYSTWO DLA NATURY I CZŁOWIEKA
POROZUMIENIE ROWEROWE

Projekt dofinansowany ze środków Programu Operacyjnego Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
oraz ze środków Miasta Lublin

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY